

# Newsletter

Dezember – Januar 2019/2020

---

I.	<b>Der europäische Straßenverkehr im Jahr 2020 - ein Ausblick .....</b>	<b>1</b>
	Umwelt, Klima und Energie .....	1
	Digitalisierung, Vernetzung und Fahrzeugdaten .....	2
	Mautsysteme .....	3
	Straßenverkehrs- und Fahrzeugsicherheit .....	3
II.	<b>Der Europäische Grüner Deal.....</b>	<b>3</b>
	Der Grüne Deal und Mobilität.....	4
III.	<b>Übersicht der relevanten EU-Rechtsprechung.....</b>	<b>5</b>
	Verwendung eines Fahrzeugs (C-100/18; C-648/17) .....	5
	Maut (C-591/17).....	6
	Verjährung (C-149/18).....	7
IV.	<b>Kalender .....</b>	<b>8</b>



## Der europäische Straßenverkehr im Jahr 2020 - ein Ausblick

---

Verkehrspolitik ist in vielerlei Hinsicht ein besonderes Feld. Anders als andere Politikfelder zeichnet sich Verkehrspolitik insbesondere durch seinen Querschnittscharakter sowie durch seinen Mehrebenencharakter aus. Der Querschnittscharakter beschreibt die Interdisziplinarität des Feldes. Verkehrspolitik ist nur schwer als exklusives, in sich geschlossenes Feld zu verstehen. Es ist ein Feld, welches von unzähligen anderen Politikfeldern maßgeblich beeinflusst wird. Umweltpolitik, Sozialpolitik, Technologiepolitik, Wirtschaftspolitik, Wettbewerbspolitik und noch viele weitere Felder sind wichtige Komponenten der Verkehrspolitik. Ebenso zeichnet sich das Feld durch einen Mehrebenencharakter aus. Verkehrspolitik ist längst nicht mehr ein vom Nationalstaat hierarchisch bestimmtes Feld. Viele verschiedene staatliche, zivilgesellschaftliche und wirtschaftliche Akteure auf allen Ebenen (lokal, national, regional) haben ihre Rolle und ihr Sagen in verkehrspolitischen Prozessen.

Diese besondere Rolle des Verkehrsbereiches hat sich im Laufe des letzten Jahrzehnts immer stärker herausgebildet. So ist beispielsweise das Bewusstsein über die Rolle des Verkehrs im Klima- und Umweltsektor massiv gestiegen. Neue Technologien und Fortschritte im Elektromobilitätsbereichs sowie autonomes Fahren sind Ausdrücke dieses neuen Bewusstseins im Verkehrsbereich. Doch das letzte Jahrzehnt hat auch offengelegt, welche massive Probleme und Herausforderungen es noch zu lösen gilt. Gerade die zweite Hälfte des letzten Jahrzehnts hat gezeigt, dass wir erst am Anfang stehen, Umweltprobleme zu lösen oder neue Antriebe und Technologien einzuführen. Doch was für Herausforderungen erwarten uns jetzt im neuen Jahrzehnt? Was liegt noch auf den Schreibtischen der EU-Institutionen? Wir wollen hier einen kleinen verkehrspolitischen Ausblick in die Anfänge des neuen Jahrzehnts geben.

## Umwelt, Klima und Energie

Eines der wichtigsten Maßnahmenpakete der neuen Kommission wurde Ende letzten Jahres vorgestellt. Der europäische Grüne Deal (European Green Deal) soll Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt machen, etwas was auch die neue Kommission als die größte Herausforderung und Chance unserer Zeit bezeichnet. Die Maßnahmen, die mit einem ersten Fahrplan mit den wichtigsten politischen Maßnahmen einhergehen, reichen von einer ehrgeizigen Senkung der Emissionen über Investitionen in Spitzenforschung und Innovation bis hin zur Erhaltung der natürlichen Umwelt Europas. Unterstützt durch Investitionen in grüne Technologien, nachhaltige Lösungen und neue Unternehmen kann der Green Deal eine neue Wachstumsstrategie der EU sein. Die Einbeziehung und das Engagement der Öffentlichkeit und aller Interessengruppen sind für den Erfolg des Green Deal von entscheidender Bedeutung. Die Kommission betont dabei, dass das Paket den Übergang gerecht und sozial gestaltet.

Mit Blick auf den Verkehr plant die Kommission die CO<sub>2</sub>-Normen für Pkw und Transporter zu überarbeiten, um „ab 2025 einen klaren Weg zu einer emissionsfreien Mobilität“ zu gewährleisten. Die erst gerade im April 2019 von den EU-Institutionen hart erkämpften neuen CO<sub>2</sub>-Standards sollen noch in diesem Jahr zurück auf den Tisch. Doch es bleibt abzuwarten, ob die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele werden oder aber die technischen Aspekte im Fokus stehen werden. Es kann erwartet werden, dass dies ein harter Kampf verschiedenster staatlicher und nicht-staatlicher Akteure sein wird. Ebenso plant die Kommission unter von der Leyen innerhalb der ersten 100 Tage ein Klimagesetz zu veröffentlichen. Mehr zum europäischen Grünen Deal finden Sie weiter unten.

Es gilt ebenso zu beachten gilt, dass EU-Rechtvorschriften immer eingebaute Überprüfungsklauseln einschließen, die die Kommission verpflichten, in regelmäßigen Abständen eine Bestandsaufnahme vorzunehmen. So werden im Jahr 2023 die Pkw-

Gesetze auf den Prüfstand gestellt und ihre Wirksamkeit bewertet. Die Kommission könnte zu diesem Zeitpunkt beschließen, die Ziele für 2025 und 2030 zu ändern.

Im Zentrum der verkehrspolitischen Debatten sind und bleiben Antriebstechnologien der Vergangenheit und der Zukunft. Auch wenn die Kommission offiziell einen technologieneutralen Ansatz vertritt, konzentrieren sich die meisten Maßnahmen zur Förderung schadstoffarmer und schadstofffreier Fahrzeuge ohne Zweifel auf die Elektromobilität. Maßnahmen wie die Investitionen der Kommission in die European Battery Alliance sollen Europa zudem zukünftig wieder wettbewerbsfähig machen. Es ist klar, dass die Elektromobilität von allen zukünftigen Antriebstechnologien die einzige mit bereits erreichter Marktreife ist. Dennoch dürfen auch andere Technologien nicht ins Hintertreffen geraten.

So hatte der Europäische Automobilherstellerverband (ACEA), Hydrogen Europe und die International Road Transport Union (IRU) Ende letzten Jahres einen gemeinsamen Aufruf für den beschleunigten Aufbau der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur in der gesamten EU veröffentlicht. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Ziels der Dekarbonisierung des Verkehrs, betonen die drei Verbände, dass Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge einen positiven Beitrag leisten können. Brennstoffzellenfahrzeuge emittieren am Auspuffrohr keine Emissionen und bei einer nachhaltigen Wasserstoffherzeugung ist es auch möglich, die CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich zu reduzieren. Ebenso fungiert die Wasserstofftechnologie als Brücke zwischen dem Energie- und dem Verkehrssektor (sektorale Integration) und bietet Lösungen für eine bessere Integration überschüssiger erneuerbarer Energien wie Wind und Sonne („Power to hydrogen“). Die wachsende Nachfrage nach erneuerbarem und kohlenstoffarmem Wasserstoff in vielen Branchen wird das Angebot erhöhen und die Kosten senken. Ebenso heben die Verbände hervor, dass eine Förderung der Wasserstoffindustrie Europas

Wettbewerbsfähigkeit langfristig stärken würde und dies auch Wachstum und Arbeitsplätze bedeuten würde.

## **Digitalisierung, Vernetzung und Fahrzeugdaten**

Ein weiteres Kernthema des nächsten Jahrzehnts wird die Digitalisierung und Vernetzung des Verkehrs sein. Nicht nur der Ausbau passender Technologie und Infrastruktur erfordert dringend die Aufmerksamkeit der europäischen Institutionen, sondern auch insbesondere die Schaffung rechtlicher Rahmen für den Umgang mit Fahrzeugdaten zum Schutz und Wohl des Verbrauchers. Die bisherige Handhabung von Fahrzeugdaten zugunsten der Automobilhersteller schadet unausweichlich der Verbraucherwohlfahrt. Diese Schieflage gilt es zu beheben, und zwar anhand von geeigneten, einheitlichen Regeln für den Umgang mit Fahrzeugdaten. Ein Vorstoß der Kommission ist bereits lange überfällig. Generell sollte ein rechtlicher Rahmen die Transparenz über die Verarbeitung der Fahrzeugdaten, die effektive Gewährleistung der Wahlfreiheit sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit, den Zugang zu den Fahrzeugdaten auf Grundlage des FRAND-Prinzips (Fair Reasonable and Non-Discriminatory) sowie die Erhaltung der Sicherheit und Förderung der Innovationskraft sicherstellen und fördern. So forderten zuletzt auch im Mai 2019 die Abgeordneten des Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes mit großer Mehrheit die Erarbeitung eines Gesetzentwurfes, der unter anderem den Zugang zu den Fahrzeugdaten regeln soll. Im Bericht wird explizit betont, dass der Zugriff auf die Daten fair, fristgerecht und unbegrenzt ermöglicht werden muss. Ursprünglich sollte die Kommission den Gesetzentwurf bis zum Jahresende vorlegen, welches jedoch nicht passierte. Da nun die neue Kommission ihre Arbeit aufgenommen hat, darf jedoch nun endlich mit einem entsprechenden baldigen Vorstoß gerechnet werden.

## Mautsysteme

Auch die Debatten rund um die Euro-Vignette und Abschaffung zeitbasierter Vignettensysteme wird 2020 und darüber hinaus ein Thema bleiben. Kern des Vorschlags war eine zweistufige Abschaffung der zeitbasierten Vignetten. Stattdessen argumentierte die Kommission für eine digitalisierte streckenbezogene Mautgebühr nach dem Nutzerprinzip. Danach sollten die Distanzen, die Verkehrsteilnehmer auf den entsprechenden Strecken zurücklegen, gemessen werden und anschließend als Basis für die Berechnung der Maut dienen. Eine Erhebung von Gebühren auf Grundlage der Entfernung soll das tatsächliche Maß der Nutzung, Emissionen und Umweltverschmutzung besser widerspiegeln. Bis 2023 sollte so eine streckenbasierte Maut für Lastwagen eingeführt werden und bis zum Jahr 2027 dann für alle Fahrzeuge „anderer Kategorien“, einschließlich Pkw. Doch trotz anfänglicher Zustimmung konnte im Rat bisher keine gemeinsame Position verabschiedet werden. Hinzu kommt, dass selbst innerhalb des höchsten rechtsprechenden Organs der EU das Thema PKW-Maut höchst umstritten ist und zu diametral entgegengesetzten Positionen führt. Die Diskrepanz zwischen den Schlussanträgen des angesehenen Generalanwalts Nils Wahl Anfang 2019 sowie des kürzlichen Urteils der Großen Kammer in der Rechtsache C-591/17 Österreich/Deutschland zeigt den gegenwärtigen Regelungskauerwelsch auf.

## Straßenverkehrs- und Fahrzeugsicherheit

Auch die Sicherheit der Fahrzeuge wird ein wiederkehrendes Thema bleiben. Jedoch wurden erst letztes Jahr grundlegende Neuregelungen vereinbart. So müssen ab Mitte 2022 alle Neuwagen, die auf den EU-Markt kommen, mit modernen Sicherheitssystemen ausgestattet sein. Im Anschluss an eine Einigung mit dem Europäischen Parlament im März 2018 verabschiedete der Rat, um die Zahl der Verkehrstoten deutlich zu verringern. Die neue Verordnung sieht vor, dass etwa 30 verschiedene

Technologien oder Systeme in neuen Fahrzeugen verschiedener Typen eingeführt werden müssen. Gemäß der Vereinbarung werden die meisten Technologien im Mai 2022 für neue Fahrzeugmodelle und im Mai 2024 für bestehende Modelle verbindlich. Die Europäische Kommission erwartet, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen bis 2038 dazu beitragen werden, mehr als 25.000 Menschenleben zu retten und mindestens 140.000 schwere Verletzungen zu verhindern.

### Weitere Links:

- [EAC: Positionspapier: Vernetzte Autos](#)
- [EAC: Positionspapier: Einheitliche Pkw-Mautregeln](#)

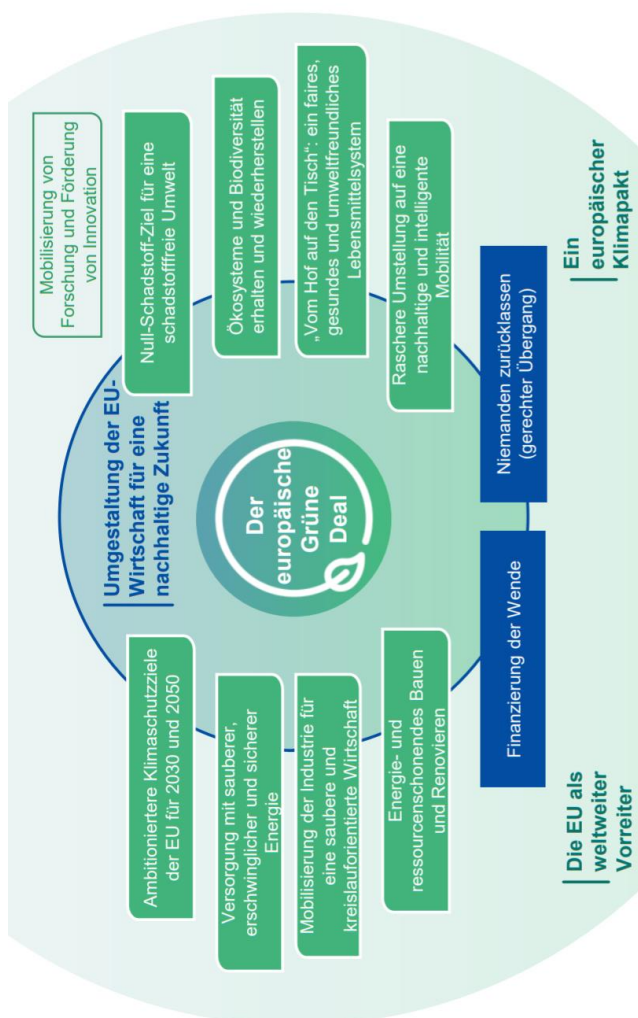
## Der Europäische Grüne Deal

Am 11. Dezember veröffentlichte die neue Europäische Kommission den „europäischen Grünen Deal“ (COM(2019) 640). Der Grüne Deal „bekräftigt das Engagement der Kommission für die Bewältigung klima- und umweltbedingter Herausforderungen [...] Es handelt sich um eine neue Wachstumsstrategie, mit der die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert und die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig muss dieser Übergang gerecht und inklusiv sein.“

Die veröffentlichte Mitteilung der Kommission zum Deal enthält einen ersten Fahrplan für die wichtigsten Strategien und Maßnahmen, die zur Verwirklichung des europäischen Grünen Deals erforderlich sind, der jedoch zukünftig fortgehend aktualisiert werden kann. Die Kommission betont, dass alle Maßnahmen und Strategien der EU zur Verwirklichung der Ziele

des europäischen Grünen Deals beitragen müssen. Der Deal versteht sich unter anderem als Bestandteil der Strategie zur Umsetzung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen und der Ziele für nachhaltige Entwicklung.

Die Kommission will bis März 2020 das erste europäische „Klimagesetz“ vorschlagen, „um die Bedingungen für einen wirksamen und fairen Übergang klar festzulegen, für Vorhersagbarkeit für Investoren zu sorgen und sicherzustellen, dass der Übergang unumkehrbar ist.“ Das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 wird so in den Rechtsvorschriften verankert und zugleich sichergestellt, dass zukünftige politische Maßnahmen der EU positiv zum Erreichen dieses Ziels beitragen.



## Der Grüne Deal und Mobilität

Im Unterpunkt 2.1.5. der Mitteilung formuliert die Kommission ihre Prioritäten für den

Mobilitätsbereich. Sie stellt fest, dass ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU auf den Verkehrssektor entfällt und der Trend weiterhin nach oben zeigt. Zum Erreichen des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 Prozent gesenkt werden. Entsprechend kündigt die Kommission im Deal an noch in diesem Jahr eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zu verabschieden. Klarer Fokus des Deals liegt dabei auf dem Ausbau multimodaler Verkehrskonzepte. „Vorrangig sollte ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden.“ Ebenso soll zunehmend auf automatisierte und vernetzte multimodale Mobilität gesetzt werden.

Auswirkungen von Verkehrsdienstleistungen auf Umwelt und Gesundheit sollen preislich wiedergespiegelt werden, was unter anderem die Abschaffung von Subventionen und Steuerbefreiungen auf fossile Brennstoffe bedeutet. Angesichts der aktuell schlecht laufenden Verhandlungen im Bereich der Straßennutzungsgebühren und Eurovignetten-Richtlinie, hebt die Kommission noch einmal hervor den ursprünglichen Vorschlag vorerst beizubehalten, zeigt aber Bereitschaft „ihn erforderlichenfalls zurückzuziehen und alternative Maßnahmen vorzuschlagen.“ Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternative Kraftstoffe sollen ebenso vorangetrieben werden. Die Kommission ist bereit den Ausbau öffentlicher Ladestationen und Tankstellen zu unterstützen, sofern offensichtliche Lücken bestehen, beispielsweise im Langstreckenverkehr und in weniger dicht besiedelten Gebieten.

Um der Verkehrsüberlastung in Städten sowie den daraus resultierenden Umwelt- und Gesundheitsschäden entgegenzuwirken will die Kommission strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorschlagen. Obwohl erst kürzlich die Verhandlungen über die neuen CO2-Standards abgeschlossen wurde, will die

Kommission diese neu verhandeln. Sie wird vorschlagen bis Juni 2021 die Rechtsvorschriften über CO2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu überarbeiten.

Weitere Links:

- [Mitteilung und Fahrplan für den Europäischen Grünen Deal](#)
- [Mehr Informationen zum Deal](#)

## Übersicht der relevanten EU-Rechtsprechung

In den vergangenen Monaten gab es immer wieder für den europäischen Verkehrsbereich relevante Urteile und rechtliche Entwicklungen. Die relevantesten Fälle wollen wir hier noch einmal kurz zusammenfassen:

### Verwendung eines Fahrzeugs (C-100/18; C-648/17)

Ein wichtiger Diskussionspunkt der europäischen Rechtsprechung in den vergangenen Monaten war die Definition des Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“, im Sinne der Richtlinie über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Die 2009 im Amtsblatt veröffentlichte Richtlinie, wird seit 2018 auf Vorschlag der Kommission überarbeitet. In der aktuellen Fassung wird die Formulierung „insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles“ verwendet, was explizit die „Verwendung“ („use“) eines Fahrzeugs vorschreibt. Diese Formulierung führte in der Vergangenheit jedoch zunehmend zu Rechtsunsicherheit, da der Geltungsbereich des Begriffs der „Verwendung“ nicht definiert war. Konsultationen und Rechtsurteile (siehe unten) erweiterten und definierten den Begriff zunehmend, sodass die Richtlinie nun angepasst werden sollte.

Im Newsletter Juni-Juli 2019 hatten wir bereits über ein Urteil des EuGHs zur Rechtssache C-100/18 bezüglich der Interpretation des

Begriffs „Verwendung eines Fahrzeugs“ berichtet. Im August 2013 geriet ein in der Garage eines Einfamilienhauses geparktes Fahrzeug, das seit mehr als 24 Stunden nicht mehr gefahren wurde, aufgrund eines technischen Defekts in der Strecke in Brand. Das Feuer verursachte Schäden am Haus in Höhe von rund 45.000 Euro, die von der Gebäudeversicherung übernommen wurden. Allerdings wollte die Versicherung das Geld von der Kfz-Haftpflichtversicherung erstattet bekommen, da der Schaden durch die „Verwendung eines Fahrzeugs“ verursacht wurde. Der Fall landete vor Gericht. Die spanischen Gerichte konnten jedoch nicht endgültig entscheiden, wie Artikel 3 der Richtlinie 2009/103/EG über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Durchsetzung der Versicherungspflicht für die Kraftfahrzeugbenutzung auszulegen ist und was unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ fällt. Der EuGH hat am 20. Juni 2019 entschieden, die Richtlinie „dahin auszulegen, dass ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende – in dem ein in einer Privatgarage eines Hauses abgestelltes, entsprechend seiner Funktion als Beförderungsmittel verwendetes Fahrzeug Feuer fing, durch das ein Brand, dessen Ursache beim Schaltkreis des Fahrzeugs lag, ausgelöst und das Haus beschädigt wurde – unter den Begriff „Verwendung eines Fahrzeugs“ im Sinne der genannten Bestimmung zu subsumieren ist, auch wenn das Fahrzeug seit mehr als 24 Stunden vor Brandentstehung nicht bewegt worden war.“ Ein weiterer diesem Fall anhängender Fall ist Rechtssache C-648/17 und ereignete sich am 24. Oktober 2008. An jenem Tag öffnete ein Mitfahrer des ersten Autos, das auf einem Parkplatz eines Supermarktes in Lettland geparkt war, seine Autotür und zerkratzte die Seite eines in der Nähe geparkten zweiten Autos. Der Fahrer des ersten Autos räumte seine Schuld ein und bestätigte, dass sein Beifahrer das zweite Auto mit der Hintertür des ersten Autos zerkratzt hatte. Der Besitzer des zweiten Autos machte daraufhin einen Anspruch auf seine eigene

Versicherung geltend. Nach Abzug der Selbstbeteiligung zahlte ihm sein lettischer Versicherer eine Summe von nur rund 67,47 Euro. Der Versicherer des zweiten Autos beschloss dann, den Versicherer des ersten Wagens um die Erstattung dieser Kosten zu bitten. Jedoch verweigerte der Versicherer des zweiten Fahrzeugs die Erstattung der 67,47 €, da ein Unfall, der sich bei Stillstand beider Fahrzeuge ereignete, kein „versicherbares Ereignis“ im Sinne des lettischen Gesetzes sei. Der Fall ging durch alle Instanzen und der lettische oberste Gerichtshof wandte sich schlussendlich an den CJEU, da nicht abschließend geklärt werden konnte, ob der Begriff der „Verwendung eines Fahrzeugs“ das Öffnen der Türen eines stehenden Fahrzeugs umfasst; und wenn ja, ob sie eine Situation erfasst, in der ein Sachschaden durch die Benutzung des Fahrzeugs durch einen Fahrgast verursacht wird. Ähnlich wie in dem vorherigen Fall, urteilte der Gerichtshof, dass „ein Fall, in dem der Mitfahrer eines auf einem Parkplatz geparkten Fahrzeugs beim Öffnen der Tür dieses Fahrzeugs an das daneben geparkte Fahrzeug stößt und es beschädigt, unter den Begriff „Benutzung eines Fahrzeugs“ im Sinne dieser Vorschrift fällt.“

Nachdem 2018 der erste Vorschlag der Kommission kam, haben nun das Europäische Parlament als auch der Rat jeweilige Anpassungen und Vorschläge erarbeitet. Der Rat schlägt vor, den Begriff „Verwendung“ als „any use of such vehicle as a means of transport, that is, at the time of the accident, consistent with the normal function of that vehicle, irrespective of the vehicle's characteristics and irrespective of the terrain on which the motor vehicle is used and of whether it is stationary or in motion.“ Dagegen enthielt die vom Parlament im letzten Jahr vorgeschlagene Definition des Begriffs „Verwendung“ einen expliziten Verweis auf die „Verwendung eines Fahrzeugs im Verkehr“, was eine weitere umfangreiche Definition von „im Verkehr“ erfordert. Der Vorschlag des Rates enthält keinen Verweis auf „im Verkehr“ und ist daher an die von der Kommission 2018

vorgeschlagene Definition des Begriffs „Verwendung“ angeglichen.

Weitere Links:

- [Übersicht Überarbeitung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung \(EN\)](#)
- [Rechtssache C-648/17](#)
- [Rechtssache C-100/18](#)

### **Maut (C-591/17)**

Ein weiterer zentraler Fall des letzten Jahres war die Klage Österreichs gegen Deutschland (C-591/17), welche wegen der geplanten deutschen Pkw-Maut erhoben wurde. Auch diesen Fall hatten wir bereits im Newsletter Juni-Juli 2019 ausführlich beschrieben. Der EuGH definierte am 18. Juni 2019 die Maut als diskriminierend. Der EuGH urteilte, dass „die Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer, die den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zugutekommt, eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellt und gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Hinsichtlich des Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit stellt der Gerichtshof fest, dass die Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bewirkt, dass die von diesen entrichtete Infrastrukturabgabe vollständig kompensiert wird, so dass die wirtschaftliche Last dieser Abgabe tatsächlich allein auf den Haltern und Fahrern von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen liegt.“

Weitere Links:

- [Rechtssache C-591/17](#)

## Verjährung (C-149/18)

In einem weiteren Fall und Urteil, ging es um das Fahrzeug eines portugiesischen Geschädigten, welches bei einem Unfall in Spanien im August 2015 beschädigt wurde (C-149/18). Er hat im November 2016 in Portugal ein Verfahren zur Erstattung seiner nicht versicherten Schäden eingeleitet. Nach portugiesischem Recht, beträgt die Verjährungsfrist 3 Jahre. Nach spanischem Recht, die der EU-Rom II-Verordnung folgt, ist die Verjährungsfrist auf 1 Jahr festgelegt. Das daraus resultierende Problem bezog sich auf die Auslegung der europäischen Verordnung über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom II), und inwiefern eine nationale Rechtsvorschrift (des portugiesischen Rechts) als Eingriffsnorm angesehen werden kann. Eingriffsnormen, werden Vorschriften genannt, die zwingend auch dann anzuwenden sind, wenn sie nicht zu dem auf die Streitsache anwendbaren Recht gehören. Sie setzen die Rechtswahl außer Kraft, die von den Parteien getroffen wurde oder die sich aus der Anwendung der Kollisionsnormen ergibt, die das auf das Rechtsverhältnis anwendbare Recht bestimmt haben. Das Gericht urteilte, dass die Verordnung Rom II dahin auszulegen ist, „dass eine nationale Rechtsvorschrift wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende, die eine dreijährige Verjährungsfrist für die Klage auf Ersatz der aus einem Schadensereignis resultierenden Schäden vorsieht, nicht als Eingriffsnorm im Sinne dieser Bestimmung angesehen werden kann.“ Dies sei lediglich möglich, wenn das angerufene Gericht auf der Grundlage einer ausführlichen Analyse des Wortlauts, der allgemeinen Systematik, des Telos sowie des Entstehungszusammenhangs dieser Vorschrift feststellt, „dass ihr in der innerstaatlichen Rechtsordnung eine derartige Bedeutung zukommt, dass ein Abweichen von dem gemäß Art. 4 dieser Verordnung anwendbaren Recht als gerechtfertigt erscheint.“ Darüber hinaus darf die fragliche Regelung nicht durch sekundäres EU-Recht harmonisiert worden sein.

Weitere Links:

- [Rechtssache C-149/18](#)



# Kalender

---

## Sitzungsdaten

### Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 04-05/06/2020

Rat für Wettbewerb 27/02/2020

Rat für Justiz und Inneres 12/03/2020

Rat für Umwelt 05/03/2020

### Plenum

13-16/02/2020 ([Agenda](#))

### Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 20-21/01/2020 ([Agenda](#), tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 22-23/01/2020 ([Agenda](#))

Justiz / Inneres (LIBE) 13/01/2020 ([Agenda](#))

Verkehr (TRAN) 20-21/01/2020 ([Agenda](#))

## Veranstaltungen (Brüssel)

13/02/2020 [3rd Stakeholder workshop of the joint CAD network](#)

03/03/2020 [The 5th Annual Future of Transport Conference](#)

## EAC-Veranstaltungen

18-19/03/2020 EAC Frühjahrstagung in Berlin

27/10/2020 EAC Herbsttagung in Brüssel

28/10/2020 EAC Mittagsgespräch